

SUPLEMENTO ECONOMICO DE PAGINA/12 29 DE OCTUBRE DE 2000 - AÑO 11 - Nº550

Por qué José Luis Machinea, que hizo tanto por los mercados, hoy es arrinconado por gurúes y bancos de inversión, entusiasmados con la idea de un desembarco de Cavallo en Economía antes de fin de año. Las alternativas de la Alianza para salir de la encrucijada

El round decisivo

Sumacero

el Dato

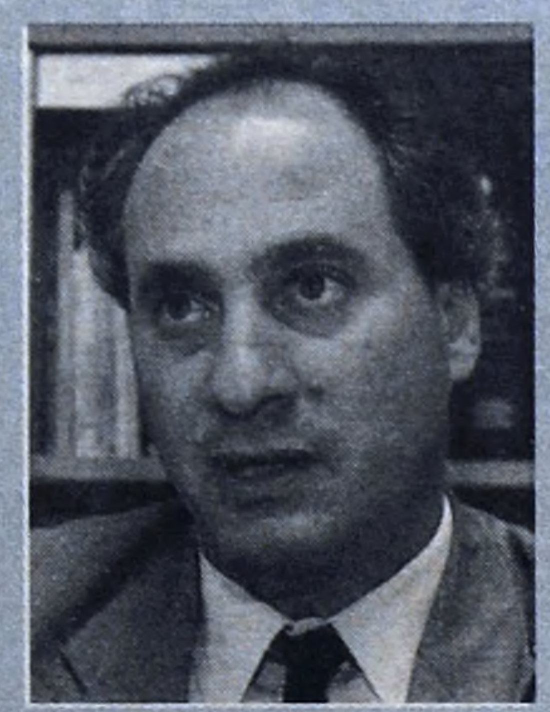
En los próximos seis meses sólo quedarán en Argentina menos del 20 por ciento de las actuales firmas de Internet. La causa será la falta de recursos genuinos o de nuevos aportes de capital. Así lo consideró el analista de la consultora especializada Prince & Cooke, **Enrique Carrier**. *"Internet no es un bluff. La mentira fue el modelo de una empresa que no genera ganancias y sobrevive, pero no lo es Internet"*, concluyó.

EL ACERTIJO

En una habitación sin ventanas hay tres lamparitas apagadas. Sólo puede accederse a ella a través de una puerta que, además, no deja que la luz de las lamparitas se filtre hacia el exterior. Fuera de la habitación hay dos interruptores que encienden, cada uno, sólo una lamparita. Un sagaz detective debe averiguar cuál de las tres lamparitas no se enciende, pero sólo puede entrar en la habitación una vez y sólo puede accionar uno de los interruptores al mismo tiempo. **¿Cómo lo logra?**

Respuesta: Antes de entrar en la habitación, el detective debe encender uno de los interruptores y esperar el tiempo suficiente como para que la lamparita que enciende se caliente. Luego apagar ese interruptor y accionar el otro. Después entra a la habitación. La lamparita apagada y fría es la que no enciende.

Dialoguito



–¿Cómo se siente con el apoyo de Cavallo al Gobierno?
–Bien. Cavallo es un hombre que tiene una suerte de marca registrada en cuanto a su idoneidad y solvencia en el manejo de los temas económicos, sobre todo en los momentos difíciles. Ha sido un piloto de tormenta.
–Nos mojamos todos en esa tormenta y algunos se ahogaron.
–No, escúcheme, yo fui un férreo opositor a Cavallo. *(Pirueta en el aire del diputado del Frepaso, Juan Pablo Cafiero, en un reportaje realizado por Juan Castro, en "El mañanero", por Radio del Plata.)*

MaEStría

El próximo viernes a las 19 se realizará la reunión informativa del ciclo 2001/2002 de la **Maestría en Economía de la UBA**, en Córdoba 2122, 2º piso, Salón de Actos. Informes: 4374-4448, int. 6524 y www.econ.uba.ar/maesecon.html

296.000

dólares pagó el ministro brasileño de *Desarrollo, Industria y Comercio*, **Alcides Tapias**, por la compra de un automóvil Porsche. La tentación sobrevino durante su visita a la reciente Feria Internacional del Automóvil de San Pablo. Pero la lluvia de críticas, sobre todo del Congreso, no provinieron por el valor del lujoso vehículo, al fin y al cabo Tapias es un hombre de fortuna, sino porque su cartera tiene, entre otras, la responsabilidad de mejorar los resultados de la deficitaria balanza comercial brasileña, que así agregará al menos un cuarto de millón de dólares más.

EL CHISTE

Tres economistas del Instituto Nacional de Estadísticas van de cacería; de pronto ven un jabalí que viene corriendo hacia ellos. El primero dispara y yerra el tiro un metro a la izquierda del animal. El segundo también falla, pero un metro a la derecha. El tercero no dispara, pero grita triunfante: "¡Lo tenemos! ¡Lo tenemos!".

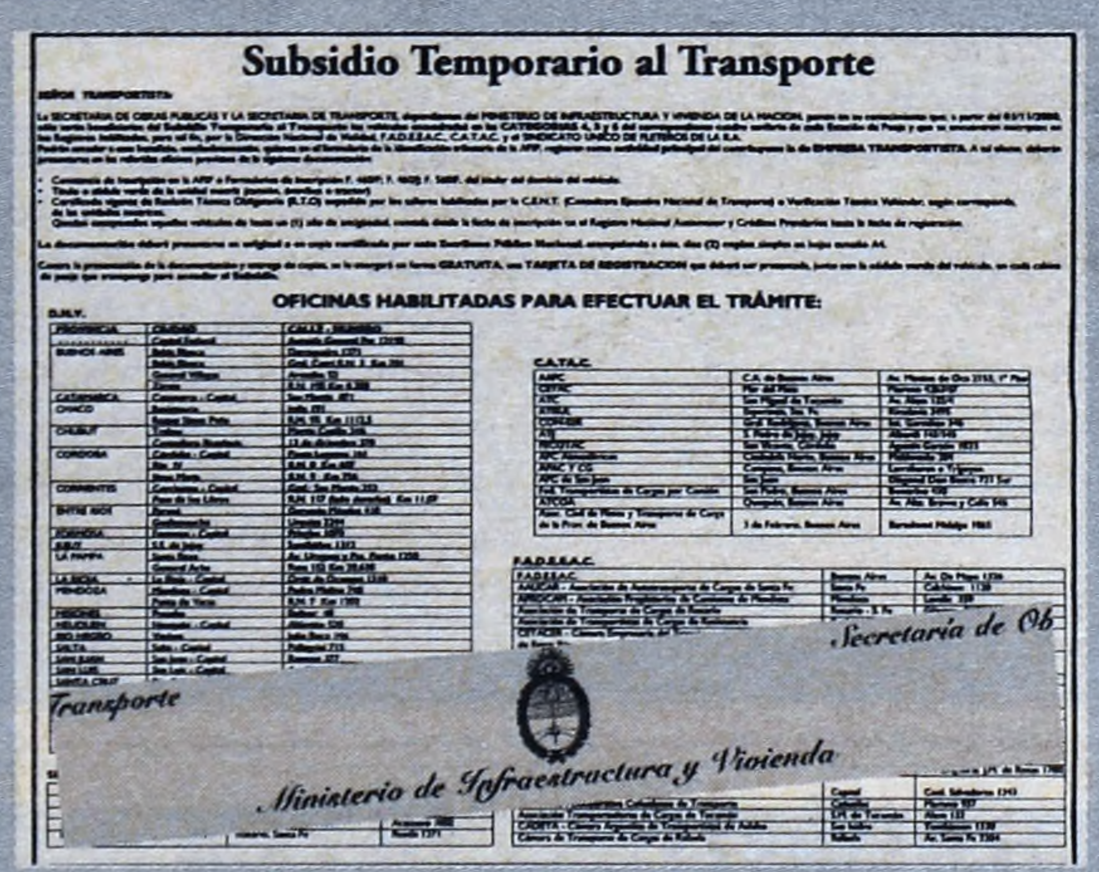
el Libro

LA ERA DEL ACCESO
La revolución de la nueva economía
Jeremy Rifkin
Editorial Paidós



En esta obra, el autor imagina el panorama futuro de las relaciones sociales a partir del advenimiento de la nueva economía. Para Rifkin, la "era del acceso" será una época radicalmente distinta de lo hasta ahora conocido. En la economía hipercapitalista, comprar cosas en los mercados y tener propiedades será algo obsoleto, la norma futura será el acceso puntual a toda clase de servicios a través de la inmensa cadena comercial del ciberespacio. Se pagará por la experiencia de usar las cosas antes que por las cosas mismas. Si Rifkin antes anunció "el fin del trabajo", ahora va más allá para anunciar el fin del capitalismo, al menos en la forma en que se lo conocía hasta ahora. Sin embargo, de su tesis surge un panorama más sombrío: una civilización donde la esfera comercial resulta el único árbitro de la vida humana.

¿Cuál es



Subsidio Temporario al Transporte

OFICINAS HABILITADAS PARA EFECTUAR EL TRÁMITE:

Secretaría de Ob...

Transporte

Ministerio de Infraestructura y Vivienda

En las historias de fantasmas hay un punto en común. Se trata siempre de almas en pena que no pueden transitar hacia el más allá definitivo. La causa es siempre un fin traumático y, por lo general, inesperado. Algo similar está ocurriendo con la ex cartera del ex ministro Nicolás Gallo. Su fantasma se resiste a abandonar los medios de comunicación. Primero hubo algunos indicios en el Boletín Oficial, donde se hablaba de una designación en un ministerio que había dejado de existir. Pero el fantasma reapareció con ímpetu en una solicitada publicada en la significativa, para el caso, página 13 del diario *La Nación* del pasado jueves 26. Allí el ya inexistente *Ministerio de Infraestructura y Vivienda* anunciaba con detalle acerca de un subsidio temporario al transporte.

PRODUCCION: CLAUDIO SCALETTA

El round decisivo

POR MAXIMILIANO MONTENEGRO

"Yo creo que terminamos en Cavallo. Pero hoy esa alternativa es todavía políticamente inviable dentro de la Alianza. Sólo falta que se agrave más la crisis para allanar el escenario político." La evaluación del consultor de mercado, un economista cercano al equipo de Machinea, es compartida por gurúes de la city y analistas-jefe de grandes bancos de inversión, varios de los cuales figuran en la lista negra que amenazó con difundir el ministro. Si para alguien pasó inadvertido, el punto a tener en cuenta ahí es que están convencidos de que la crisis se agravará. Y esa creencia, dados los divulgadores, puede funcionar como profecía autocumplida. Más aún, esos mismos economistas explican el rebote del mercado del jueves y viernes por el "efecto Mingo": la impresión de que Cavallo está pronto a reconquistar Economía hizo que muchos inversores salieran a comprar títulos argentinos baratos, por temor a perderse el salto en las cotizaciones que –aseguran– dispararía el cambio de ministro. ¿Por qué Machinea, que desde que asumió se la pasó tomando medidas para los mercados, hoy es puesto contra las cuerdas? ¿Le quedan alternativas para salir de la encrucijada?

> **Adicción:** "Los monitores de Bloomberg son la principal atracción en Economía. Hay funcionarios que no pueden dejar pasar más de 15 minutos sin mirarlos".

Los monitores de bloomberg, dos o tres pantallas planas que dan la sensación al que se sienta delante de estar al mando de una nave espacial, son hoy la principal atracción de los funcionarios del Ministerio de Economía. Hay colaboradores de Machinea que ya sufren incluso la llamada "adicción de los 15 minutos": no pueden dejar pasar ese tiempo antes de zambullirse a mirarlos. Ese "jueguito electrónico" no es un nuevo hobby, porque no los entretiene sino que los hace sufrir.

A través de esos monitores siguen, mediante una conexión especial, la marcha de las cotizaciones de los títulos de deuda argentinos y del resto de los mercados "emergentes". Esa es la base para medir el famoso "riesgo país", es decir, cuál es la sobretasa de interés que paga el gobierno argentino para endeudarse, en relación a lo que paga el Tesoro norteamericano. La ecuación es simple. Si la tasa aumenta demasiado, entonces la bola de dólares de la deuda crecerá tanto que, en algún punto, los que prestan empezarán a desconfiar de la capacidad de repago del Gobierno y entonces dejarán de financiarlo.

Todos los meses existen varios vencimientos del capital de la deuda, que el gobierno "patea" refinanciándolos con nuevos créditos. Si no se pudiera hacer frente a uno solo de esos vencimientos, el país sería declarado en "default" (cesación de pagos), que en el juego de los mercados debe traducirse como "game over": porque seguramente desataría una corrida contra el peso y fuga masiva de capitales.

Así las cosas, "el riesgo argentino fun-

LO QUE MACHINEA NO SE ANIMA A HACER

Las alternativas

Machinea siempre privilegió, en su estrategia económica, la baja del riesgo país que debía llegar después del ajuste fiscal para estimular la inversión. La alternativa de política económica planteada por diversos economistas está en priorizar un despegue más rápido, basado en el consumo, de modo tal de que el crecimiento pudiera garantizar la solvencia fiscal, y no al revés. Para ello, el ministro podría tomar medidas "audaces", aunque no están fuera del instrumental usual que manejan los economistas en el mundo globalizado. Por ejemplo:

- "Machinea debería plantearse como un deporte dentro de su equipo, el pensar medidas para salir del riesgo de una depresión, medidas para cambiar el humor de la gente y alentar un aumento del consumo", explicó un reputado consultor.
- Una directa sería bajar algunos puntos el IVA. Cada 1 punto de reducción del IVA, el fisco pierde 800 millones de recaudación. Sin embargo, "se pueden usar fórmulas ingeniosas para demostrar que las cuentas fiscales no son tan débiles".
- Por ejemplo, la reforma previsional le quita al Estado unos 4000 millones de dólares al año, que van al sistema de capitalización privado. Además, Argentina viene de dos años de recesión, por lo cual se puede hablar del factor cíclico del déficit. Sin contar estos factores, Argentina tendría un superávit cómodo para cubrir los 11 millones de dólares de intereses de la deuda que se deben pagar el año próximo.
- Otra manera sería "devolverle la confianza al consumidor con una medida que le demuestre que esta vez él gana". Un mecanismo sería de los 18 puntos de retenciones al empleado eliminar la mitad por un período de un año. De esos 9 puntos del salario, el 60 por ciento va a las AFJP y el resto al PAMI y obras sociales. Si el Estado encuentra una fórmula para cubrir esta última parte, el trabajador vería incrementado sus ingresos en un 9 por ciento. Estaría cambiando ahorro (previsional) por ingreso corriente, lo cual lo alentaría a consumir más en el presente.
- Una fórmula para conseguir financiamiento adicional podría ser mejorar la administración de los 28 mil millones de reservas del Banco Central, que las deposita en bancos extranjeros a una tasa de interés de sólo el 4,5 por ciento, por debajo de la tasa internacional. Esos mismos bancos después le prestan al gobierno a tasas de entre 12 y 14 por ciento. Con mejorar 2 puntos la tasa que rinden las reservas, habría 600 millones de dólares extra en el Presupuesto.

Round final

ciona como el dólar paralelo en los tiempos de la híper”, dice un analista, no sin malicia, sabedor de la historia de Machinea al frente del Banco Central en los ochenta.

La semana pasada, el riesgo país alcanzó un récord para los últimos 15 meses. Pero nadie podrá decir que el ministro desatendió el brillo de dichas pantallas desde que llegó al Palacio de Hacienda. De hecho, el análisis de los tiempos de las principales medidas del ministro Machinea desde diciembre demuestra que fueron casi actos reflejo de los vaivenes del mercado:

■ El impuestazo, a poco más de un mes de asumir, después de que pesos pesado del establishment financiero agitaran el fantasma de un “golpe de mercado” en el caso de que el recién llegado no mostrara voluntad para aplicar un duro ajuste fiscal.

■ Entre el 9 de mayo y el 16 de mayo, el riesgo argentina se incrementó abruptamente, incluso comparado con el resto de los países emergentes que compiten por el financiamiento. En esos días, Machinea anunció la baja de salarios en el sector público.

■ Desde el 6 de octubre al viernes 20, el día de la renuncia de Santibañes, la tasa de interés de la deuda argentina volvió a escalar fuertemente. Y, de nuevo, el riesgo argentino empeoró en relación al índice de países emergentes, esto es, las alternativas de inversión en el tablero de los brokers. El lunes 21 se anunció el último paquete de Machinea, cargado de beneficios para algunos sectores concentrados y de nuevos guiños para los financistas.

Sin embargo, en los tres primeros días de la semana, el riesgo argentino siguió escalando, en lo que fue interpretado como una reacción negativa de los mercados a un de por sí golpeado ministro de Economía. El miércoles, por ejemplo, Alberto Ades, el analista estrella de Golman Sachs, uno de los mayores bancos de inversión, dijo que “los inversores no están entusiasmados con las medidas anunciadas” y remató: “La evaluación general para ser que son demasiado poco, o tal vez sea demasiado tarde”. Ese mismo día, mientras De la Rúa y Machinea visitaban España, el Banco Santander Central Hispano, desde Nueva York, difundió un informe advirtiendo que hacia fin de año el riesgo argentino podría superar los 10

> **Opacar:** “La autoridad de Machinea fue debilitada. Pero el gobierno involucró con éxito a Cavallo, que opaca a cualquier otro economista en Argentina”, dice el JP Morgan.

puntos porcentuales, un nivel inédito para los últimos tres años, quedando arriba de países tales como Rusia, Filipinas o Polonia.

Por su parte, Guillermo Calvo, que también estuvo en la madre patria, donde recibió el Premio Rey Juan Carlos de Economía, se encargó de decir con toda crudeza en público lo que los brokers masculllan en privado: “Machinea ya está desgastado, a los ojos de los mercados internacionales ya terminó su gestión como ministro”, aseguró.

Desde el equipo económico explicaron que el castigo de los mercados se debía, primero, a factores externos, y, luego, a la crisis política. Incluso, el viernes por la tarde, en la reunión que convocó Machinea con su equipo a pleno para, al mejor estilo cavallista, arengarlos sobre la necesidad de no bajar los brazos, se esbozó una autocrítica. “Los mercados venían cayendo por la política, pero desde el lunes se interpretó que el culpable era Machinea. Hubo un error de tiempos con los anuncios”, explicó un colaborador del ministro. Lo cierto es que Machinea, no solo desde los mercados sino también desde la política, ya no tenía más tiempo como para darse el lujo de postergarlos.

Para colmo, cuando los mercados repuntaron, la interpretación fue que habían reaccionado ante la percepción de que Cavallo estaba cada vez más cerca de volver a ocupar la oficina del 5º piso del Palacio de Hacienda. Más aún, el viernes, David Sekiguchi, del JP Morgan de Wall Street, lo puso en un comunicado a sus clientes: “La autoridad de Machinea ha quedado debilitada en los últimos días. Pero el gobierno ha involucrado con éxito a Cavallo en el intento por conseguir un poco de estabilidad, y la figura de Cavallo opaca la de cualquier otro economista en Argentina”.

Como dice el economista Pedro Lacoste, “hay un cambio negativo en el escenario internacional. Pero golpea tan fuerte acá, porque Argentina está primera en la lista de los países más vulnerables. Es como los tiburones cuando ven sangre”, afirma. Para Lacoste la clave de esa fragilidad está en que la recesión lleva más de dos años y no hay ninguna señal de salida. Ante esa situación, no hay escenario de estabilidad política ni cuenta fiscal que cierre, por más ajuste que se haga. “La crisis va a seguir, porque el escenario internacional ahora es muy complicado”, agrega.

Sea como fuere, todo la estrategia de Machinea se basaba en la caída del riesgo país: ésta, se suponía, provocaría una baja de la tasa de interés, estimulando la inversión, lo que –a su vez– pondría en marcha el motor del crecimiento. Esa receta ortodoxa, promocionada por los propios consultores, gurúes y analistas extranjeros que ahora piden que Cavallo o López Murphy salgan a la cancha, dejaba la llave del crecimiento en manos exclusivas del mercado financiero. Falló. Y ahora Machinea, antes que por el crecimiento, está peleando por la estabilidad del plan y la suya propia en el Ministerio.

Porque una cosa es aceptar que existen condicionamientos por parte de los mercados a la política económica. Y otra distinta, como dice Rodolfo Terragno (ver aparte), no plantear alternativas para salir de la “resignación”. Tal vez ya sea tarde, ahora que el huracán de los mercados sopla. Pero **Cash** recogió una serie de propuestas de política económica alternativas, algunas pensadas por economistas vinculados al equipo económico (ver aparte) que, hasta hace dos semanas, se le planteaban al ministro como opciones para apostar a una reactivación que fortaleciera a la Convertibilidad. ¿Las tendrá en cuenta Machinea? ■

Sandra Cartasso



Ministro, en plenitud de sus funciones, José Luis Machinea, con ex ministro Domingo Felipe Cavallo. Sonrisas para los mercados.

■ En la “lista negra” de Machinea figuran gurúes de la city, consultores y analistas de banco de inversión que ya imaginan el desembarco de Cavallo en Economía.

■ Por qué el “ministro de consenso” de la Alianza ahora se ve cercado por los mismos a los que prestó tanta atención desde que asumió.

■ Por qué el riesgo país es seguido hoy como el dólar paralelo en los tiempos de la híper.

■ El brillo de los monitores que siguen la marcha de las cotizaciones de Wall Street encandilaron a los funcionarios de Machinea.

■ ¿Le quedan alternativas para salir de la encrucijada?

■ Según Terragno, en el equipo económico “hay resignación y fatalismo”. Pero critica una posible incorporación de Cavallo al Gabinete.

TERRAGNO CONTRA MACHINEA, PERO NO QUIERE A CAVALLO

“Hay resignación”

Estoy en contra de la resignación y el fatalismo de los economistas del gobierno”, afirmó a Cash Rodolfo Terragno, en una crítica directa a la política que lleva adelanta José Luis Machinea. Sin embargo, Terragno también es categórico al oponerse a la incorporación de Domingo Cavallo al gobierno: “la incorporación de Cavallo al Gabinete no sería favorable para el cumplimiento de las promesas de la Alianza”, aseguró el ex Jefe de Gabinete de De la Rúa.

“Un punto importante de la plataforma de la Alianza era abandonar la idea del desarrollo espontáneo, la idea neoliberal de que si uno controla las variables macroeconómicas, el mercado soluciona todo lo demás. Admito que hubo dificultades imprevistas, un déficit que era el doble del reconocido por la adminstración anterior, pero creo que no se puso la suficiente energía e imaginación en una política económica de desarrollo”, explicó Terragno. Esto fueron sus principales conceptos sobre la actual crisis económica que enfrente el gobierno:

> **Fatalismo:** “Sin duda hay política alternativa a la que aplica Machinea. Hay reasignación y fatalismo en los economistas del gobierno”.

■ “El mercado gobierno siempre, en cualquier realidad. Porque el poder político no es todo el poder, es sólo una parte del poder. Pero cuando no hay un claro proyecto económico, cuando se hace navegación a vela, desde luego, las dificultades aumentan”.



Ex jefe de gabinete Rodolfo Terragno.

■ “La estabilidad es instrumental, y hoy hay en todas partes. La estabilidad no es el modelo económico. Los que quieren asociarla lo hacen de mala fe”

■ “Sin duda hay política alternativa a la que aplica Machinea. Hay reasignación y fatalismo en los economsitas del gobierno. La idea de que no se puede hacer otra cosa, que estamos atados por una herencia que nos agobia. La herencia no es cuento, es verdad, pero hay que tener otros proyectos, otra energía”.

■ “Yo creo que con cuatro presupuestos como este no se cumplen las promesas de la Alianza. Pero como hay restricciones objetivas hay que ver cómo se las supera. Hay ya quienes están planteando una operación de salvataje del Fondo Monetario que, si llega, llegará tarde y no tendrá el sentido que necesitamos que tenga. Otros plantean la dolarización, que creo que compraría muchos más males que beneficios”.

■ “Lo que yo planteo es que si hay que hacer una negociación internacional hay que tener en cuenta que Argentina tiene dos superávit latentes. Uno es el superávit que va a generar la declinación de la cuenta de intereses en la medida que tengamos disciplina fiscal, y el otro es el superávit de la cuenta previsional que va a tender a declinar. Sobre eso hay que discutir un puente financiero para aplicarlo para rebajar impuestos hoy, y bajarlos drásticamente, sin regatear, para salir de la recesión y crear empleo”. ■

Propuesta combustibles

- La fuerte suba del petróleo ha puesto en evidencia la irracionalidad de los gravámenes aplicados a los combustibles líquidos.
- Existe una enorme diferencia de tributación entre motonaftas y gasoil.
- La estructura de un ITC fijo por litro desincentiva la competencia por precios.
- Se debería aplicar retenciones a las exportaciones de crudo.
- También disminuir el ITC.
- Y comenzar a controlar los márgenes de refinación.
- Además, tomar conciencia de la importancia de la lucha contra la evasión, que el año pasado habría alcanzado los 500 millones de dólares.

DISTRIBUCION DE LA RENTA PETROLERA

Consumidores vs. las mangueras

POR RAÚL V. OCHOA *

Las ganancias extraordinarias de las petroleras por la disparada del barril abrieron el debate sobre cómo repartir esa fabulosa renta. Los impuestos como clave de una estrategia diferente.

Daniel

La propuesta es bajar el Impuesto a la Transferencia de Combustibles.

La muy fuerte suba del petróleo ha puesto en evidencia la irracionalidad de los gravámenes aplicados a los combustibles líquidos. Esa irracionalidad se manifiesta en los siguientes aspectos:

■ **Enorme diferencia de tributación entre motonaftas y gasoil.**

Consecuencias: distorsión cada vez más grave en el parque vehicular, con más autos gasoleros, vans y 4x4; motorización diesel totalmente importada y pérdida creciente de recaudación por menor consumo de naftas.

■ **Tributación del Impuesto a la Transferencia de Combustibles (ITC) fija por litro.**

Consecuencia: desincentivo a la competencia por precios. De nada vale bajar centavos por litro, puesto que el Estado seguirá recaudando 48 y 12 centavos.

Las petroleras están acumulando fenomenales ganancias, mientras se empobrecen productores y consumidores, en un mercado que nada tiene que ver con el libre juego de oferta y demanda. Estamos asistiendo a una brutal transferencia de renta de consumidores a petroleras, y donde el ITC al gravar el consumo, sea cual fuere el nivel de precios, complica aún más esa situación. Teniendo en cuenta los limitantes desde el punto de vista fiscal y la necesidad de nivelar en lo posible la situación de consumidores y productores, se deberían adoptar las siguientes medidas:

■ **Disminuir el ITC de las naftas y el gasoil.**

Utilizando las atribuciones acordadas al Ejecutivo en cuanto a la disminución de este gravamen, se debería proceder a bajar el ITC de las naftas de 48 a 36 por litro y el del gasoil de 12 a 10 centavos por litro. La baja teórica de recaudación sería de 493 millones en naftas y de 240 millones en gasoil.

■ **Aplicar retenciones a la exportación de petróleo crudo.**

Establecer esa medida en forma temporaria –un año– con posibilidad de prórroga, gravando con una escala del 20 por ciento todas las exportaciones cuando el barril de petróleo WTI se ubique por encima de 25 dólares. Esto implica recaudar, a un precio del barril de 32 dólares, ingresos adicionales por 644 millones de dólares por año. Para mantener la recaudación por regalías de las provin-

cias se deberán liquidar sobre el p
cio bruto y no sobre el neto de las
tenciones.

■ **Comenzar a controlar los m**
genes de refinación.

Para esa tarea está facultada la
cretaría de Energía. Ese necesa
control es la única manera de evi
que el esfuerzo de bajar los prec
quede en los bolsillos de las refi
doras, como ha sucedido desde 19
El control implica verificar en for
permanente los precios de salida
refinería con respecto a la paridad
exportación.

■ **Transformar el ITC fijo en**
mifijo.

El ITC actual debe ser correg
en forma inmediata, para favore
la competencia de precios y redu
el estímulo a la evasión. La man
de llevarlo a cabo es, además de ac
car la diferencia existente entre m
tonaftas y gasoil –lo ideal sería qu
ITC del gasoil fuera el 75 por ci
to del de las motonaftas– es transf
marlo en semifijo para premia
quienes vendan a precios por deb
de la paridad de exportación y ca
gar a los que vendan por encima

> **Ganancias:** Las
> petroleras están acumuland
> fenomenales ganancias, y se
> empobrecen productores y
> consumidores en un merca
> sin competencia.

ella. Conceptualmente, todo cen
vo por debajo de la paridad rec
una bonificación similar en ITC
quien vende por encima por ca
centavo recibe un recargo de I
equivalente.

■ **Evasión.**

Si bien sobre este tema se ha
blado mucho, recién ahora existe
na conciencia de su gravedad. Seg
datos del IAPG sobre producci
refinación y comercialización
1999, existe un faltante no expli
ble de más de 2 millones de m3
naftas y de 0,7 millón de m3 de
soil. Estamos hablando de una e
sión superior a los 500 millones
pesos anuales. ■

* *Director Instituto Argentino*
Servicios Públicos.

LECTORES ENREDADOS

TITULARES DE UN SUPLEMENTO DE ECONOMÍA

Un poco de futurología

Mail enviado por Sara Aldabe Bilmes *

1. AOL+Time Warner adquieren Sony Corporation.
2. Yahoo! Compra a Coca-Cola corp.
3. Microsoft absorbe a la NASA.
4. Desmienten que AOL+Time Warner+Sony tengan interés por la Iglesia Católica.
5. Inyectan por primera vez un teléfono celular.
6. (Un mes después) Inyectan un teléfono celular más chico y más completo.
7. (Una semana después) Inyectan un teléfono celular más chico, más completo y gratis, pero incompatible con los anteriores.
8. Ya hay teléfonos celulares congénitos.
9. Ahora dicen que se transmitirán sueños por Internet.
10. Ya se pueden transmitir sueños por Internet a 110 dólares el minuto.
11. La Compañía "Dream Free Access" envía sueños gratis a través de Internet.
12. Soñar no cuesta nada: se desata la guerra del acceso gratuito a los sueños.
13. "Los que dan acceso gratuito a los sueños colapsarán", dijo el CEO de Yahoo!
14. (Una semana después) Yahoo! envía sueños gratuitamente por Internet.
15. Cobrarán por los sueños de Pamela Anderson XIX.
16. Un investigador de Microsoft logró "faxear" su cuerpo de un lado al otro de Internet y está vivo.
17. AOL compra Freddo.
18. Cobran 1100 dólares para "faxear" un cuerpo por Internet.
19. www.AmericanAirlines.com ofrece "faxear" cuerpos gratis.
20. Yahoo! Se queda con Coto y Criollitas.
21. "Los Body Faxfree colapsarán", dice el gerente general de AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corporation.
22. "Nadie sabe cuál es el negocio de los 'Body Faxfree'", dijo el Banco Mundial.

Image Bank



23. Millones de personas "faxeadas" no pueden volver a sus casas por saturación en las líneas.
24. Cruce de bits: dos personas quedaron fusionadas al "faxearse".
25. Ahora dicen que exigirán visa para viajar por Internet.
26. En el mundo hay 1000 millones de ciudadanos ilegales, o 900 millones, depende de la hora.
27. Trafican óvulos, droga, esposas, ropa, naranjas y automóviles por Internet.
28. Dividen a Microsoft en tres empresas: Microsoft-1, Microsoft-2 y Microsoft-3.
29. La Corte Suprema obliga a dividirse a AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corporation.
30. Los economistas del Banco Mundial afirman "no entender nada de lo que pasa".
31. Tres estudiantes de Stanford lanzan www.noseentiendenada.com.
32. Mil millones de visitas en www.noseentiendenada.com.
33. (Una semana después) Microsoft compra a www.noseentiendenada.com.
34. Microsoft-1 se fusiona con Microsoft-3 y forman Microsoft 1-3.
35. (Una semana después) Ahora dicen que Microsoft 1-3 quiere quedarse con Microsoft-2.
36. (A la siguiente semana) Microsoft 1-3 adquiere a Microsoft-2 y se convierte en la empresa más grande del mundo: Microsoft.
37. Afirman que Microsoft quiere comprar a los Estados Unidos.
38. AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corp. compra la República Argentina.

Cualquier similitud con la realidad será mera coincidencia. ■

* Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Exactas y Naturales
Ciudad Universitaria Pab. II

Propuesta
combustibles

■ La fuerte suba del petróleo ha puesto en evidencia la irracionalidad de los gravámenes aplicados a los combustibles líquidos.

■ Existe una enorme diferencia de tributación entre motonaftas y gasoil.

■ La estructura de un ITC fijo por litro desincentiva la competencia por precios.

■ Se debería aplicar retenciones a las exportaciones de crudo.

■ También disminuir el ITC.

■ Y comenzar a controlar los márgenes de refinación.

■ Además, tomar conciencia de la importancia de la lucha contra la evasión, que el año pasado habría alcanzado los 500 millones de dólares.

DISTRIBUCION DE LA RENTA PETROLERA

Consumidores vs. las mangueras

POR RAÚL V. OCHOA *

Las ganancias extraordinarias de las petroleras por la disparada del barril abrieron el debate sobre cómo repartir esa fabulosa renta. Los impuestos como clave de una estrategia diferente.

Daniel Jayo



La propuesta es bajar el Impuesto a la Transferencia de Combustibles.

La muy fuerte suba del petróleo ha puesto en evidencia la irracionalidad de los gravámenes aplicados a los combustibles líquidos. Esa irracionalidad se manifiesta en los siguientes aspectos:

■ Enorme diferencia de tributación entre motonaftas y gasoil. *Consecuencias*: distorsión cada vez más grave en el parque vehicular, con más autos gasoleros, vans y 4x4; motorización diesel totalmente importada y pérdida creciente de recaudación por menor consumo de naftas.

■ Tributación del Impuesto a la Transferencia de Combustibles (ITC) fija por litro.

Consecuencia: desincentivo a la competencia por precios. De nada vale bajar centavos por litro, puesto que el Estado seguirá recaudando 48 y 12 centavos.

Las petroleras están acumulando fenomenales ganancias, mientras se empobrecen productores y consumidores, en un mercado que nada tiene que ver con el libre juego de oferta y demanda. Estamos asistiendo a una brutal transferencia de renta de consumidores a petroleras, y donde el ITC al gravar el consumo, sea cual fuere el nivel de precios, complica aún más esa situación. Teniendo en cuenta los limitantes desde el punto de vista fiscal y la necesidad de nivelar en lo posible la situación de consumidores y productores, se deberían adoptar las siguientes medidas:

■ Disminuir el ITC de las naftas y el gasoil.

Utilizando las atribuciones acordadas al Ejecutivo en cuanto a la disminución de este gravamen, se debería proceder a bajar el ITC de las naftas de 48 a 36 por litro y el del gasoil de 12 a 10 centavos por litro. La baja teórica de recaudación sería de 493 millones en naftas y de 240 millones en gasoil.

■ Aplicar retenciones a la exportación de petróleo crudo.

Establecer esa medida en forma temporaria –un año– con posibilidad de prórroga, gravando con una escala del 20 por ciento todas las exportaciones cuando el barril de petróleo WTI se ubique por encima de 25 dólares. Esto implica recaudar, a un precio del barril de 32 dólares, ingresos adicionales por 644 millones de dólares por año. Para mantener la recaudación por regalías de las provincias se deberán liquidar sobre el precio bruto y no sobre el neto de las retenciones.

■ Comenzar a controlar los márgenes de refinación.

Para esa tarea está facultada la Secretaría de Energía. Ese necesario control es la única manera de evitar que el esfuerzo de bajar los precios quede en los bolsillos de las refinadoras, como ha sucedido desde 1992. El control implica verificar en forma permanente los precios de salida de refinería con respecto a la paridad de exportación.

■ Transformar el ITC fijo en semifijo.

El ITC actual debe ser corregido en forma inmediata, para favorecer la competencia de precios y reducir el estímulo a la evasión. La manera de llevarlo a cabo es, además de achicar la diferencia existente entre motonaftas y gasoil –lo ideal sería que el ITC del gasoil fuera el 75 por ciento del de las motonaftas– es transformarlo en semifijo para premiar a quienes vendan a precios por debajo de la paridad de exportación y castigar a los que vendan por encima de ella. Conceptualmente, todo centavo por debajo de la paridad recibe una bonificación similar en ITC y quien vende por encima por cada centavo recibe un recargo de ITC equivalente.

> **Ganancias:** Las petroleras están acumulando fenomenales ganancias, y se empobrecen productores y consumidores en un mercado sin competencia.

■ Evasión.

Si bien sobre este tema se ha hablado mucho, recién ahora existe plena conciencia de su gravedad. Según datos del IAPG sobre producción, refinación y comercialización en 1999, existe un faltante no explicable de más de 2 millones de m3 de naftas y de 0,7 millón de m3 de gasoil. Estamos hablando de una evasión superior a los 500 millones de pesos anuales.

* *Director Instituto Argentino de Servicios Públicos.*

LECTORES ENREDADOS

TITULARES DE UN SUPLEMENTO DE ECONOMÍA

Un poco de futurología

Mail enviado por Sara Aldabe Bilmes *

1. AOL+Time Warner adquieren Sony Corporation.
2. Yahoo! Compra a Coca-Cola corp.
3. Microsoft absorbe a la NASA.
4. Desmienten que AOL+Time Warner+Sony tengan interés por la Iglesia Católica.
5. Inyectan por primera vez un teléfono celular.
6. (Un mes después) Inyectan un teléfono celular más chico y más completo.
7. (Una semana después) Inyectan un teléfono celular más chico, más completo y gratis, pero incompatible con los anteriores.
8. Ya hay teléfonos celulares congénitos.
9. Ahora dicen que se transmitirán sueños por Internet.
10. Ya se pueden transmitir sueños por Internet a 110 dólares el minuto.
11. La Compañía "Dream Free Access" envía sueños gratis a través de Internet.
12. Soñar no cuesta nada: se desata la guerra del acceso gratuito a los sueños.
13. "Los que dan acceso gratuito a los sueños colapsarán", dijo el CEO de Yahoo!
14. (Una semana.después) Yahoo! envía sueños gratuitamente por Internet.
15. Cobrarán por los sueños de Pamela Anderson XIX.
16. Un investigador de Microsoft logró "faxear" su cuerpo de un lado al otro de Internet y está vivo.
17. AOL compra Freddo.
18. Cobran 1100 dólares para "faxear" un cuerpo por Internet.
19. www.AmericanAirlines.com ofrece "faxear" cuerpos gratis.
20. Yahoo! Se queda con Coto y Criollitas.
21. "Los Body Faxfree colapsarán", dice el gerente general de AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corporation.
22. "Nadie sabe cuál es el negocio de los 'Body Faxfree'", dijo el Banco Mundial.

Image Bank



23. Millones de personas "faxeadas" no pueden volver a sus casas por saturación en las líneas.
24. Cruce de bits: dos personas quedaron fusionadas al "faxearse".
25. Ahora dicen que exigirán visa para viajar por Internet.
26. En el mundo hay 1000 millones de ciudadanos ilegales, o 900 millones, depende de la hora.
27. Trafican óvulos, droga, esposas, ropa, naranjas y automóviles por Internet.
28. Dividen a Microsoft en tres empresas: Microsoft-1, Microsoft-2 y Microsoft-3.
29. La Corte Suprema obliga a dividirse a AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corporation.
30. Los economistas del Banco Mundial afirman "no entender nada de lo que pasa".
31. Tres estudiantes de Stanford lanzan www.noseentiendenada.com.
32. Mil millones de visitas en www.noseentiendenada.com.
33. (Una semana después) Microsoft compra a www.noseentiendenada.com.
34. Microsoft-1 se fusiona con Microsoft-3 y forman Microsoft 1-3.
35. (Una semana después) Ahora dicen que Microsoft 1-3 quiere quedarse con Microsoft-2.
36. (A la siguiente semana) Microsoft 1-3 adquiere a Microsoft-2 y se convierte en la empresa más grande del mundo: Microsoft.
37. Afirman que Microsoft quiere comprar a los Estados Unidos.
38. AOL-TimeWarner-Sony-General Motors-Freddo-Repsol-Agulla & Bacetti Corp. compra la República Argentina.

Cualquier similitud con la realidad será mera coincidencia.

* Universidad de Buenos Aires
Facultad de Ciencias Exactas y Naturales
Ciudad Universitaria Pab. II

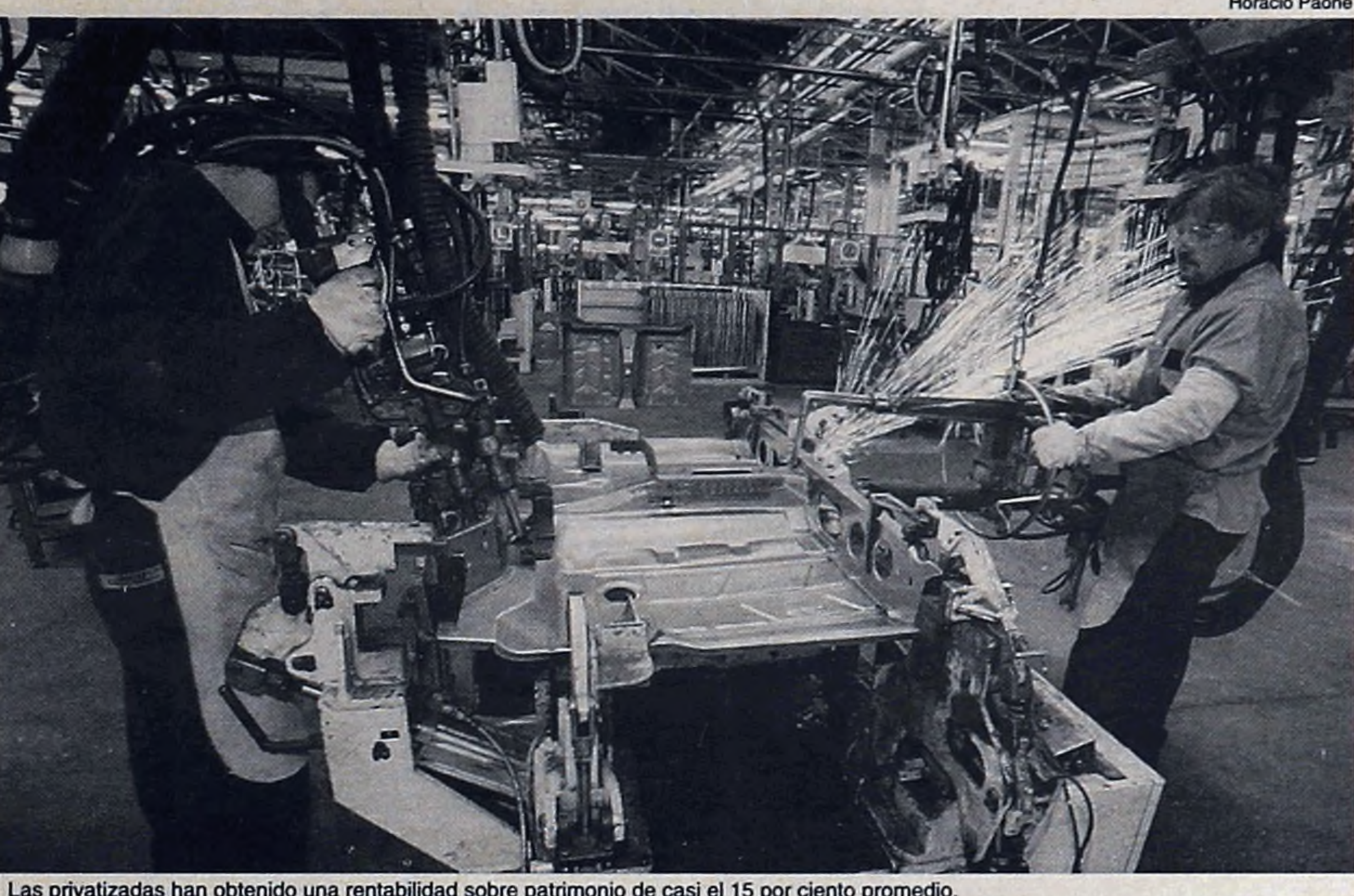
TIZADO JUEGA A FAVOR DE LAS TERMINALES Y HAY CONFLICTO

Autopartistas en pie de guerra

POR ROBERTO NAVARRO

La devaluación del real y la extensión del plazo que tienen las terminales para cumplir con la integración de piezas locales dejaron a los autopartistas argentinos en una frágil situación.

Horacio Paone



Las privatizadas han obtenido una rentabilidad sobre patrimonio de casi el 15 por ciento promedio.

Los fabricantes de componentes de automóviles tuvieron dos malas noticias en la misma semana. El martes, el secretario de Industria, Javier Tizado, acordó con su par brasileño, Reginaldo Arcuri, extender el plazo que tienen las terminales automotrices para cumplir con el 30 por ciento de integración de piezas locales en cada vehículo, exigencia que forma parte del nuevo régimen automotor del Mercosur. El miércoles el dólar se disparó por arriba de los dos reales, profundizando la asimetría cambiaria que existe entre los autopartistas de los dos socios mayores del acuerdo regional. A partir de la maxidevaluación de la moneda brasileña de enero de 1999, más de cien fabricantes de componentes mudaron total o parcialmente sus plantas a Brasil, el sector perdió un 20 por ciento de facturación y expulsó 12.700 empleados. El mínimo de partes nacionales que les aseguraba el acuerdo firmado por los socios del Mercosur en junio pasado detenía la sangría. Su postergación puede derivar en nuevos cierres de fábricas y más despidos.

Las terminales más perjudicadas por la obligación de integrar los vehículos con piezas locales fueron las que convencieron al gobierno para que extienda el plazo que tienen las empresas para cumplir con las exigencias del régimen automotor regional. Extensión que, por ahora, es por tiempo indeterminado. Chrysler, Toyota y General Motors, las últimas que se instalaron en territorio nacional, son las que menos integración tienen y las que más tendrían que invertir para cumplir con el mínimo exigido. Estas empresas, que producen sólo uno o dos modelos en el país, y que vieron caer sus ventas por la recesión económica, tendrán que invertir en matrices para que los autopartistas les fabriquen piezas para los escasos quince o veinte mil vehículos que producen en Argentina. Un pésimo negocio que las condena a trabajar a pérdida hasta que se reactive el mercado.

Una situación similar vive Peugeot, que acaba de renovar sus modelos, y está equipando sus autos con mayoría de piezas importadas. El acuerdo regional firmado en junio último, que debía regir a partir del primero de agosto, protege a las terminales con un arancel extra Mercosur del 35 por ciento hasta el año 2005 y les exige a cambio integrar los vehículos con un mínimo del 60 por ciento de partes fabricadas en la región y un 30 por ciento de partes nacionales. Cuando el gobierno argentino reglamentó el convenio mediante el decreto 670 aclaró que la participación local debía medirse pieza por pieza. Brasil y las terminales reaccionaron diciendo que eso no era lo firmado y que los componentes debían tomarse por conjuntos completos, por ejemplo: un motor es un conjunto. Como dentro de un motor pueden haber cientos de piezas extranjeras, si se midiera de esa manera, un auto nacional podría llegar a tener un mínimo del 9 por ciento de piezas locales.

El secretario de Industria argentino propuso extender el plazo de entrada en vigencia de las nuevas reglas de juego para ganar tiempo y así sentarse a negociar con las terminales una por una. Conocedor de que no todas las empresas tienen problemas para cumplir con el mínimo de piezas locales, la estrategia de Tizado es ofrecer a las terminales de menor integración incentivos fiscales temporales y mayor tiempo para cumplir los requisitos del nuevo régimen. Pero las terminales se niegan a negociar separadas porque saben que perderían peso específico para hacer valer su posición.

"Si las fábricas estuvieran trabajando a full necesitarían tener la mayor cantidad de piezas cerca de las plantas y entonces preferirían una mayor integración local", explicó a Cash Ricardo Damato, presidente de AFAC, la cámara que agrupa a los autopartistas (ver aparte). Pero hasta que aumente el consumo a las terminales les conviene importar las piezas de los grandes proveedores globales o de Brasil, que después de la devaluación redujo los precios de los componentes automotores en un 35 por ciento.

> **Tiempo:** "Javier Tizado propuso postergar la entrada en vigencia de las nuevas reglas de juego para ganar tiempo y negociar con las terminales una por una".

El gobierno brasileño defiende la posición de las terminales porque sabe que, con una menor exigencia de piezas locales, sus autopartistas, beneficiados por la actual asimetría cambiaria, ganarán mayor mercado. La paradoja es que mientras la administración federal del socio mayor del Mercosur afirma que no es conveniente exigirles a las empresas una mayor integración de piezas nacionales, los estados de Curitiba, Bahía, San Pablo, Paraná y Porto Alegre exigen a las plantas instaladas en sus territorios hasta un 80 por ciento de integración de piezas locales. Esta conducta dual obliga a los autopartistas nacionales a mudar sus plantas a esos estados para poder convertirse en proveedor de las grandes empresas automotrices.

Autos
conflicto

■ Las terminales más perjudicadas por la obligación de integrar los vehículos con piezas locales convencieron al gobierno para que extienda el plazo que tienen las empresas para cumplir con las exigencias del régimen automotor regional.

■ La extensión es por tiempo indeterminado.

■ El gobierno brasileño defiende la posición de las terminales porque sabe que, con una menor exigencia de piezas locales, sus autopartistas, beneficiados por la actual asimetría cambiaria, ganarán mayor mercado.

RICARDO D'AMATO, PRESIDENTE DE LA AFAC

"Sin regulaciones, nos borran del mapa"

¿Por qué los autopartistas quieren obligar a que las terminales les compren?

–El Mercosur, como el resto de los acuerdos regionales, necesita reglas de juego. El régimen de intercambio automotor y el decreto reglamentario, que, entre otras cosas, imponen un 30 por ciento de componentes nacionales en cada vehículo, son parte de ellas. Pero la verdad es que si Brasil hubiese cumplido acuerdos anteriores, ahora no estaríamos discutiendo cómo se mide ese 30 por ciento. En 1994 se firmó un convenio en el que los dos socios mayores del Mercosur se comprometieron a no dar subsidios al sector, a no forzar localizaciones con incentivos locales y a no participar jamás con aportes de capital en empresas automotrices radicadas en ninguno de los dos países. Brasil no cumplió ninguno de estos puntos. Y además hizo una devaluación competitiva. Entonces se generó una asimetría de costos que, si no se regula el mercado, nos borra del mapa.

Las terminales dicen que su sector no es competitivo y que obligarlos a comprarles significaría un aumento en el precio de los autos.

–Si se compara el precio de los vehículos nacionales con los de otros países, queda claro que las que no son competitivas son las terminales. Además, nosotros, aunque tenemos costos muy superiores, estamos entregando al mismo precio que la industria brasileña. El problema es otro. El grueso de la inversión automotriz ya está radicada en Brasil. Las terminales quieren producir todo allá para trabajar a gran escala y abastecer a toda Latinoamérica. Y esa intención está en línea con los intereses de los brasileños, que intentan desarrollar un gran polo industrial y utilizar a la Argentina como un concesionario de lujo.

¿Piensa que las terminales y el resto de las autopartistas se irán a Brasil?

–Ya está pasando. En Córdoba, hasta 1997, había 40 pymes fabricantes de componentes que vivían de Fiat; ahora quedan 10. Y Fiat se llevó la producción de los modelos Duna y Uno para Brasil. Lo que ocurre es que los estados brasileños, que subsidiaron la instalación de plantas industriales de casi todas las marcas, exigieron a cambio que las terminales cumplan un mínimo del 70 por ciento de piezas locales. Con esa exigencia, a las empresas les conviene concentrar la producción allá para lograr una mayor escala y comprar mejor.

Con respecto al punto que están discutiendo, si la proporción de partes nacionales se debe medir por piezas o por conjuntos, ¿qué hacen otros bloques regionales?

–El Nafta y la Unión Europea miden pieza por pieza. Y la mayoría exige porcentajes de producción local mucho mayores. Alemania, que es una potencia y nadie puede decir que no tenga una industria competitiva, exige un 60 por ciento de autopartes alemanas. La industria automotriz es protegida en todo el mundo porque es multiplicadora de actividad económica. No sólo genera muchos puestos de trabajo sino que brinda capacitación constante y altos salarios.

¿Si el país no estuviera pasando por una larga recesión, estarían en medio de la actual discusión?

–Seguramente no, porque las terminales, cuando trabajan a pleno, necesitan tener las piezas cerca, para asegurarse un proceso de producción eficiente, sin cortes de stock. Además, si las autopartistas locales tuvieran una escala de producción importante, pueden mejorar los precios de la industria brasileña, aun con los subsidios que reciben.

TIZADO JUEGA A FAVOR DE LAS TERMINALES Y HAY CONFLICTO

Autopartistas en pie de guerra

Autos
conflicto

POR ROBERTO NAVARRO

La devaluación del real y la extensión del plazo que tienen las terminales para cumplir con la integración de piezas locales dejaron a los autopartistas argentinos en una frágil situación.

- Las terminales más perjudicadas por la obligación de integrar los vehículos con piezas locales convencieron al gobierno para que extienda el plazo que tienen las empresas para cumplir con las exigencias del régimen automotor regional.
- La extensión es por tiempo indeterminado.
- El gobierno brasileño defiende la posición de las terminales porque sabe que, con una menor exigencia de piezas locales, sus autopartistas, beneficiados por la actual asimetría cambiaria, ganarán mayor mercado.

Horacio Paone



Las privatizadas han obtenido una rentabilidad sobre patrimonio de casi el 15 por ciento promedio.

Los fabricantes de componentes de automóviles tuvieron dos malas noticias en la misma semana. El martes, el secretario de Industria, Javier Tizado, acordó con su par brasileño, Reginaldo Arcuri, extender el plazo que tienen las terminales automotrices para cumplir con el 30 por ciento de integración de piezas locales en cada vehículo, exigencia que forma parte del nuevo régimen automotor del Mercosur. El miércoles el dólar se disparó por arriba de los dos reales, profundizando la asimetría cambiaria que existe entre los autopartistas de los dos socios mayores del acuerdo regional. A partir de la maxidevaluación de la moneda brasileña de enero de 1999, más de cien fabricantes de componentes mudaron total o parcialmente sus plantas a Brasil, el sector perdió un 20 por ciento de facturación y expulsó 12.700 empleados. El mínimo de partes nacionales que les aseguraba el acuerdo firmado por los socios del Mercosur en junio pasado detenía la sangría. Su postergación puede derivar en nuevos cierres de fábricas y más despidos.

Las terminales más perjudicadas por la obligación de integrar los vehículos con piezas locales fueron las que convencieron al gobierno para que extienda el plazo que tienen las empresas para cumplir con las exigencias del régimen automotor regional. Extensión que, por ahora, es por tiempo indeterminado. Chrysler, Toyota y General Motors, las últimas que se instalaron en territorio nacional, son las que menos integración tienen y las que más tendrían que invertir para cumplir con el mínimo exigido. Estas empresas, que producen sólo uno o dos modelos en el país, y que vieron caer sus ventas por la recesión económica, tendrán que invertir en matrices para que los autopartistas les fabriquen piezas para los escasos quince o veinte mil vehículos que producen en Argentina. Un pésimo negocio que las condena a trabajar a pérdida hasta que se reactive el mercado.

Una situación similar vive Peugeot, que acaba de renovar sus modelos, y está equipando sus autos con mayoría de piezas importadas. El acuerdo regional firmado en junio último, que debía regir a partir del primero de agosto, protege a las terminales con un arancel extra Mercosur del 35 por ciento hasta el año 2005 y les exige a cambio integrar los vehículos con un mínimo del 60 por ciento de partes fabricadas en la región y un 30 por ciento de partes nacionales. Cuando el gobierno argentino reglamentó el convenio mediante el decreto 670 aclaró que la participación local debía medirse pieza por pieza. Brasil y las terminales reaccionaron diciendo que eso no era lo firmado y que los componentes debían tomarse por conjuntos completos, por ejemplo: un motor es un conjunto. Como dentro de un motor pueden haber cientos de piezas extranjeras, si se midiera de esa manera, un auto nacional podría llegar a tener un mínimo del 9 por ciento de piezas locales.

El secretario de Industria argentino propuso extender el plazo de entrada en vigencia de las nuevas reglas de juego para ganar tiempo y así sentarse a negociar con las terminales una por una. Conocedor de que no todas las empresas tienen problemas para cumplir con el mínimo de piezas locales, la estrategia de Tizado es ofrecer a las terminales de menor integración incentivos fiscales temporales y mayor tiempo para cumplir los requisitos del nuevo régimen. Pero las terminales se niegan a negociar separadas porque saben que perderían peso específico para hacer valer su posición.

"Si las fábricas estuvieran trabajando a full necesitarían tener la mayor cantidad de piezas cerca de las plantas y entonces preferirían una mayor integración local", explicó a Cash Ricardo Damato, presidente de AFAC, la cámara que agrupa a los autopartistas (ver aparte). Pero hasta que aumente el consumo a las terminales les conviene importar las piezas de los grandes proveedores globales o de Brasil, que después de la devaluación redujo los precios de los componentes automotores en un 35 por ciento.

> **Tiempo:** "Javier Tizado propuso postergar la entrada en vigencia de las nuevas reglas de juego para ganar tiempo y negociar con las terminales una por una".

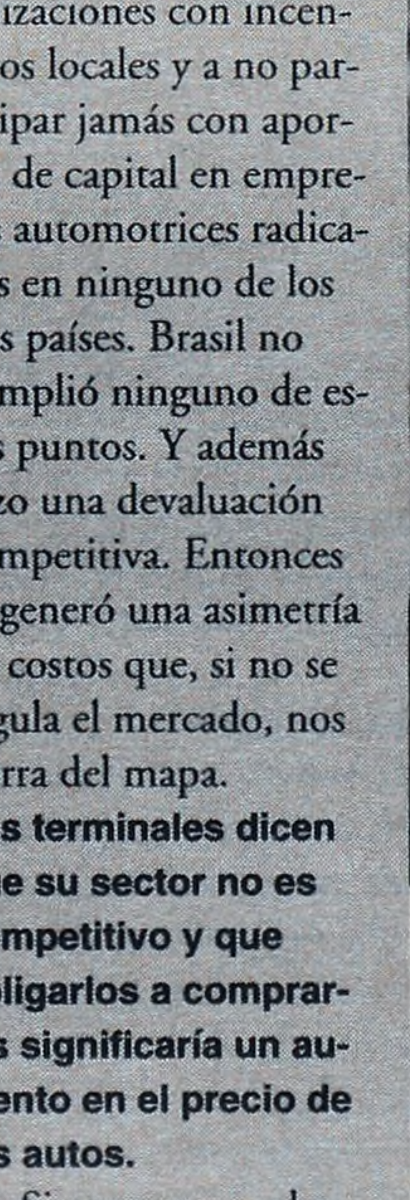
El gobierno brasileño defiende la posición de las terminales porque sabe que, con una menor exigencia de piezas locales, sus autopartistas, beneficiados por la actual asimetría cambiaria, ganarán mayor mercado. La paradoja es que mientras la administración federal del socio mayor del Mercosur afirma que no es conveniente exigirles a las empresas una mayor integración de piezas nacionales, los estados de Curitiba, Bahía, San Pablo, Paraná y Porto Alegre exigen a las plantas instaladas en sus territorios hasta un 80 por ciento de integración de piezas locales. Esta conducta dual obliga a los autopartistas nacionales a mudar sus plantas a esos estados para poder convertirse en proveedor de las grandes empresas automotrices.

RICARDO D'AMATO, PRESIDENTE DE LA AFAC

"Sin regulaciones, nos borran del mapa"

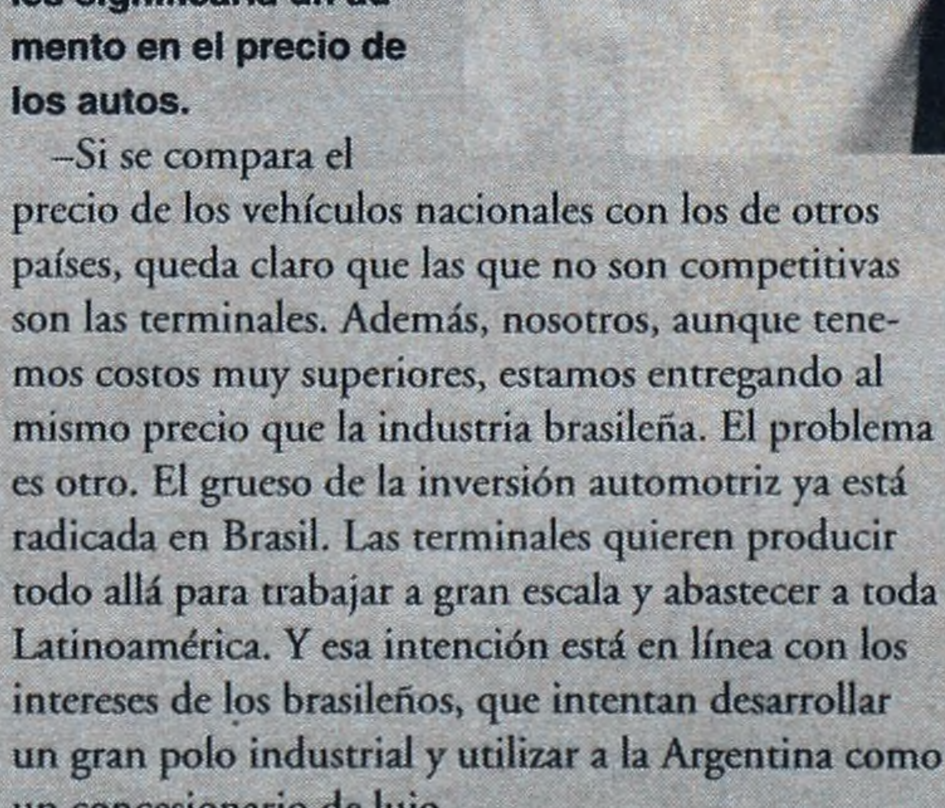
¿Por qué los autopartistas quieren obligar a que las terminales les compren?

—El Mercosur, como el resto de los acuerdos regionales, necesita reglas de juego. El régimen de intercambio automotor y el decreto reglamentario, que, entre otras cosas, imponen un 30 por ciento de componentes nacionales en cada vehículo, son parte de ellas. Pero la verdad es que si Brasil hubiese cumplido acuerdos anteriores, ahora no estaríamos discutiendo cómo se mide ese 30 por ciento. En 1994 se firmó un convenio en el que los dos socios mayores del Mercosur se comprometieron a no dar subsidios al sector, a no forzar localizaciones con incentivos locales y a no participar jamás con aportes de capital en empresas automotrices radicadas en ninguno de los dos países. Brasil no cumplió ninguno de estos puntos. Y además hizo una devaluación competitiva. Entonces se generó una asimetría de costos que, si no se regula el mercado, nos borra del mapa.



Las terminales dicen que su sector no es competitivo y que obligarlos a comprarles significaría un aumento en el precio de los autos.

—Si se compara el precio de los vehículos nacionales con los de otros países, queda claro que las que no son competitivas son las terminales. Además, nosotros, aunque tenemos costos muy superiores, estamos entregando al mismo precio que la industria brasileña. El problema es otro. El grueso de la inversión automotriz ya está radicada en Brasil. Las terminales quieren producir todo allá para trabajar a gran escala y abastecer a toda Latinoamérica. Y esa intención está en línea con los intereses de los brasileños, que intentan desarrollar un gran polo industrial y utilizar a la Argentina como un concesionario de lujo.



¿Piensa que las terminales y el resto de las autopartistas se irán a Brasil?

—Ya está pasando. En Córdoba, hasta 1997, había 40 pymes fabricantes de componentes que vivían de Fiat; ahora quedan 10. Y Fiat se llevó la producción de los modelos Duna y Uno para Brasil. Lo que ocurre es que los estados brasileños, que subsidiaron la instalación de plantas industriales de casi todas las marcas, exigieron a cambio que las terminales cumplan un mínimo del 70 por ciento de piezas locales. Con esa exigencia, a las empresas les conviene concentrar la producción allá para lograr una mayor escala y comprar mejor.



Con respecto al punto que están discutiendo, si la proporción de partes nacionales se debe medir por piezas o por conjuntos, ¿qué hacen otros bloques regionales?

—El Nafta y la Unión Europea miden pieza por pieza. Y la mayoría exige porcentajes de producción local mucho mayores. Alemania, que es una potencia y nadie puede decir que no tenga una industria competitiva, exige un 60 por ciento de autopartes alemanas. La industria automotriz es protegida en todo el mundo porque es multiplicadora de actividad económica. No sólo genera muchos puestos de trabajo sino que brinda capacitación constante y altos salarios.

¿Si el país no estuviera pasando por una larga recesión, estarían en medio de la actual discusión?

—Seguramente no, porque las terminales, cuando trabajan a pleno, necesitan tener las piezas cerca, para asegurarse un proceso de producción eficiente, sin cortes de stock. Además, si las autopartistas locales tuvieran una escala de producción importante, pueden mejorar los precios de la industria brasileña, aun con los subsidios que reciben.

Finanzas
el buen inversor

LA DEUDA ARGENTINA, CON MAS RIESGO QUE BRASIL Y VENEZUELA

Argentina se quedó en el '95

■ **Molinos** le compró a Unilever las marcas "Goodmark" e "Iglo", tras lo cual pasó a controlar el mercado de alimentos congelados. El total de la operación trepó a los 27 millones de pesos, aunque ésta recién quedará refrendada tras la aprobación de la comisión nacional de Defensa de la Competencia.

■ El grupo mexicano **Banamex** tomó el compromiso de capitalizar con 80 millones de dólares al Bansud, la entidad financiera que controla, "cuando sea necesario".
El plan de saneamiento incluye la constitución de reservas por 100,8 millones. En el tercer trimestre, Bansud perdió 37,3 millones.

■ La cervecera **Quilmes** negó que se encuentre negociando la adquisición de su colega brasileña Kaiser. Por otra parte, la empresa recomprará un total de cinco millones de acciones preferidas que cotizan en la Bolsa de Luxemburgo, el equivalente al 4,6 por ciento del capital de la compañía.

POR CLAUDIO ZLOTNIK

Los financistas están seguros de que la Alianza cumplirá su primer aniversario con los mercados dándole la espalda. Hay bancos que dicen que antes de fin de año el riesgo país alcanzará nuevos records.

La Argentina se quedó en el '95. La frase fue una de las más escuchadas en la city durante los últimos días, en referencia a la caída en picada que tuvieron las acciones en la primera mitad de la semana y que dejó al índice MerVal en valores similares a los del Tequila. Los títulos públicos también se subieron a la montaña rusa, de la mano de la ola de versiones que inundaron el microcentro y del temor de los financistas a que la Argentina no pueda cumplir con los pagos de la deuda. El fantasma del default (cesación de pagos) colocó el riesgo-país no sólo por encima del brasileño sino que además quedó situado en el mismo escalón que muestra, por ejemplo, la convulsionada Venezuela. Muy lejos del Investment Grade (grado de inversión), el paraíso prometido por Fernando de la Rúa apenas asumido en la presidencia.

Desconfianza: "En medio de la incertidumbre, los bancos de inversión les recomiendan a sus clientes desentenderse del mercado argentino".

Rafael Yohai



Para los financistas la recesión desalienta la inversión en activos de riesgo.

En medio de la desconfianza e incertidumbre que genera la marcha de la economía, los bancos de inversión internacionales les están recomendando a sus clientes desentenderse del mercado argentino hasta que las aguas se tranquilicen. Y si bien descartan que la Argentina pueda dejar de honrar sus compromisos en el corto plazo, la mira está puesta en lo que ocurra a comienzos del próximo año. En ese sentido, en la city creen que, a menos que en las próximas horas Economía confirme la existencia de una línea extraordinaria por parte de los organismos internacionales, bancos y el Tesoro estadounidense, será muy difícil asistir a una recuperación de los títulos y a una consiguiente caída en las tasas de interés. Incluso, algunas entidades financieras, como el español Santander Central Hispano, ya alertaron que, si antes de fin de año no desaparece el alerta a una cesación de pagos, el riesgo país podría superar los mil puntos básicos, lo que implicaría una sobretasa del 10 por ciento sobre los bonos del Tesoro estadounidense, superando incluso a países como Filipinas, Polonia o Rusia.

Mientras tanto, los financistas están seguros de que la Alianza cumplirá su primer aniversario en el poder con los mercados dándole la espalda. Con la economía estancada y el costo del dinero en franco ascenso, no existen motivos para pensar en una revaluación de los activos financieros. Para colmo, tampoco ayuda el contexto internacional que, hasta ahora, venía jugando claramente a favor de José Luis Machinea. En este sentido, la lupa está colocada sobre un grupo de escenarios.

■ Peligro de un nuevo ajuste en Wall Street, en especial en el panel de las acciones tecnológicas (Nasdaq).
■ Suba del petróleo por la crisis en Oriente Medio.
■ Caída del euro a niveles mínimos de su historia.
■ Incremento del riesgo crediticio en los Estados Unidos, más precisamente para las empresas de segunda línea. Como estas compañías poseen una calificación similar a la de los países emergentes, como el argentino, los inversores tienen aversión a comprar papeles de unos y otros. ■

ACCIONES

	PRECIO (en pesos)		VARIACION (en porcentaje)		
	Viernes 20/10	Viernes 27/10	Semanal	Mensual	Anual
ACINDAR	0,890	0,910	2,2	0,0	-43,1
ATANOR	0,808	0,860	6,4	-5,5	36,5
BANSUD	1,300	1,240	-4,6	-8,2	-46,8
COMERCIAL DEL PLATA	0,097	0,099	2,1	-19,5	-65,5
SIDERAR	2,450	2,520	2,9	-12,9	-37,1
SIDERCA	2,130	2,250	5,6	-3,4	9,6
BANCO FRANCES	6,780	7,170	5,8	3,2	-6,4
GRUPO GALICIA	1,340	1,420	6,0	-6,6	0,0
INDUPA	0,548	0,578	5,5	0,9	-32,8
IRSA	2,090	2,030	-2,9	-11,7	-37,4
MOLINOS	1,560	1,700	9,0	-5,6	-30,9
PEREZ COMPANC	1,460	1,420	-2,7	-12,4	0,0
RENAULT	0,515	0,510	-1,0	-15,2	-54,2
TELEFONICA DE ARG.	3,510	3,400	-3,1	-6,1	13,3
TELECOM	3,410	3,540	3,8	-18,6	-47,7
TELEFONICA S.A.	17,900	19,500	8,9	-1,5	0,0
T. DE GAS DEL SUR	1,430	1,590	11,2	6,0	-9,4
YPF	31,000	31,000	0,0	0,0	-13,5
INDICE MERVAL	425,130	436,770	2,7	-8,1	-20,7
INDICE GENERAL	16.814,110	17.308,940	2,9	-6,0	-18,5

Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.

TASAS

	VIERNES 20/10		VIERNES 27/10	
	en $ (% anual)	en u$s (% anual)	en $ (% anual)	en u$s (% anual)
PLAZO FIJO A 30 DIAS	8,2	7,3	8,8	7,0
PLAZO FIJO A 60 DIAS	9,0	7,5	11,4	7,2
CAJA DE AHORRO	2,7	2,6	2,7	2,6
CALL MONEY	9,3	8,8	10,0	9,0

Nota: Todos los valores son promedios de mercado y para los plazos fijos se toma la tasa que reciben los pequeños y medianos ahorristas.

Fuente: Banco Central.

ME JUEGO

RICARDO FUENTE economista asociado a Ecolatina

Expectativas.
Entre los inversores no hay expectativas positivas sobre la economía. Atada a la Convertibilidad, la Argentina necesita del ingreso de capitales para poder crecer. Pero como eso no ocurre, estamos sumergidos en un estancamiento, un círculo vicioso, del que es muy difícil salir. La única alternativa que tiene este Gobierno es romper con esta dinámica y asegurar la solvencia fiscal. Este es el punto central, ya que los temores a que la Argentina no pueda honrar sus compromisos provocaron fuertes caídas en el mercado. Los financistas descuentan que la deuda puede seguir pagándose en el corto plazo, pero existen dudas respecto del futuro. Es una suerte que, en este contexto de crisis, el sistema financiero se muestre sólido.

Medidas insuficientes.
Es cierto que el equipo económico entendió que debe quebrar el círculo vicioso. Pero también lo es que el paquete pro-inversiones lanzado la semana pasada es insuficiente para cambiar las expectativas y reactivar la economía. Y la Argentina no puede darse el lujo de continuar con este nivel de crecimiento anémico. Deben lanzarse medidas de shock que favorezcan rápidamente al consumo como, por ejemplo, una baja en la alícuota del IVA. Podrían ser dos puntos en el primer año, y compensar con otras alternativas la eventual caída en la recaudación. El Gobierno debe aprovechar el fuerte consenso que sigue teniendo la Convertibilidad entre la gente para lanzar medidas más ingeniosas.

Desinterés.
Mientras la economía no muestre señales alentadoras, los inversores no tendrán en su menú a los activos argentinos. Hasta que esto no ocurra, las acciones seguirán en torno a los mismos precios que tienen en la actualidad. Como opción de inversión, los papeles empresarios quedaron restringidos para aquellos que apuesten al mediano y largo plazo.

Recomendación.
En medio de la volatilidad, los pequeños ahorristas deben limitarse a los activos más seguros, como los plazos fijos. Otra alternativa son los fondos comunes de inversión de plazo fijo que tienen liquidez inmediata.

INFLACION

(EN PORCENTAJE)

OCTUBRE	0,0
NOVIEMBRE	-0,3
DICIEMBRE	-0,1
ENERO 2000	0,8
FEBRERO	0,0
MARZO	-0,5
ABRIL	-0,1
MAYO	-0,4
JUNIO	-0,2
JULIO	0,4
AGOSTO	-0,2
SEPTIEMBRE	-0,2
ULTIMOS 12 MESES:	-0.7

DEPOSITOS

SALDOS AL 24/10 –EN MILLONES–

	EN $	EN U$S
CUENTA CORRIENTE	11.251	711
CAJA DE AHORRO	7.582	5.507
PLAZO FIJO	12.874	44.489
TOTAL $ + U$S	82.414	

Fuente: Banco Central.

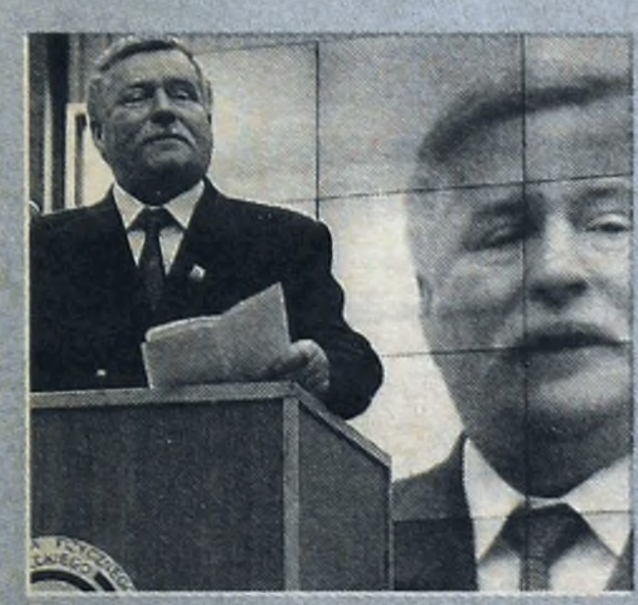
RESERVAS

SALDOS AL 25/10 –EN MILLONES–

	EN U$S
ORO Y DIVISAS	24.383
TITULOS	1.294
TOTAL RESERVAS BCRA	25.677

LA DEBACLE DE DAEWOO EN POLONIA

El sueño incumplido



Lech Walesa, ex presidente polaco.

Europa oriental empieza a despertar del sueño de abundancia capitalista, encontrándose con una realidad más amarga de la que los más pesimistas pudieran haber imaginado. Un ejemplo crudo es el de Polonia. Diez años después del gran viraje hacia el capitalismo, su opinión pública acaba de descubrir con temor las consecuencias económicas y sociales de la quiebra del surcoreano Daewoo, cuya fuerte implantación en ese país fue un símbolo de su apertura a los capitales extranjeros. Las malas noticias se acumulan cada día acerca de Daewoo Polonia, que emplea a unas 15.000 personas, sin contar otros miles que trabajan en las firmas subcontratadas y proveedores diversos.

Tras el anuncio la semana pasada de que iban a suprimirse 1200 empleos en la fábrica de Lublin, llegó luego la noticia desde Seúl de que iban a desaparecer otros 2600 empleos en Varsovia, la principal fábrica Daewoo en Polonia. La noticia fue desmentida, pero finalmente los sindicatos fueron informados el martes de que la producción en la capital iba a cesar durante tres semanas.

El contraste es fuerte con la euforia generada en noviembre de 1995 por la venta de las fábricas del grupo público polaco FSO a Daewoo. El grupo había apostado claramente por Polonia como base logística para toda Europa, y se había comprometido a invertir 1200 millones de dólares en seis años, para llegar en 2001 a una capacidad de producción de 220.000 vehículos al año. El Estado polaco consintió a Daewoo varias ventajas fiscales. El grupo surcoreano prometió por su lado que ampliaría sus actividades a la banca, los seguros y los electrodomésticos.

Ese contrato representaba la mayor inversión proveniente de Asia, una región cuyo crecimiento en los años 90 hacía soñar a los polacos. El presidente en la época, Lech Walesa, llegó a calificar a la Polonia capitalista de "nuevo Japón".

La situación de Daewoo Polonia ahora es catastrófica: a la quiebra del grupo en Seúl se le añade una violenta contracción del mercado polaco, que está dañando de forma irreparable al segundo fabricante automovilístico polaco. Una planta de ensamblaje de Daewoo en Nysa (sudoeste) está prácticamente parada desde hace varias días, según los medios de comunicación polacos. El riesgo de un desmantelamiento total de Daewoo Polonia es probable, estima Wojciech Drzewiecki, presidente del gabinete Samar, especialista en el mercado automovilístico. Los sindicatos han pedido al gobierno que compre la fábrica, una medida que no parece probable a la vista del estado de las finanzas públicas. C

TITULOS PUBLICOS

	PRECIO		VARIACION (en porcentaje)		
	Viernes 20/10	Viernes 27/10	Semanal	Mensual	Anual
BOCON I EN PESOS	134,500	133,900	-0,4	-0,4	10,7
BOCON I EN DOLARES	131,900	130,400	-1,1	-0,4	7,3
BOCON II EN PESOS	113,000	112,000	-0,9	-3,2	10,0
BOCON II EN DOLARES	127,670	125,000	-2,1	-2,3	5,5
BONOS GLOBALES EN DOLARES					
SERIE 2017	86,500	86,500	0,0	-5,8	-6,0
SERIE 2027	75,000	76,000	1,3	-4,6	-8,4
BRADY EN DOLARES					
DESCUENTO	76,750	75,500	-1,6	-6,8	-4,4
PAR	65,625	65,750	0,2	-2,2	-0,4
FRB	87,875	87,000	-1,0	-5,0	-4,4

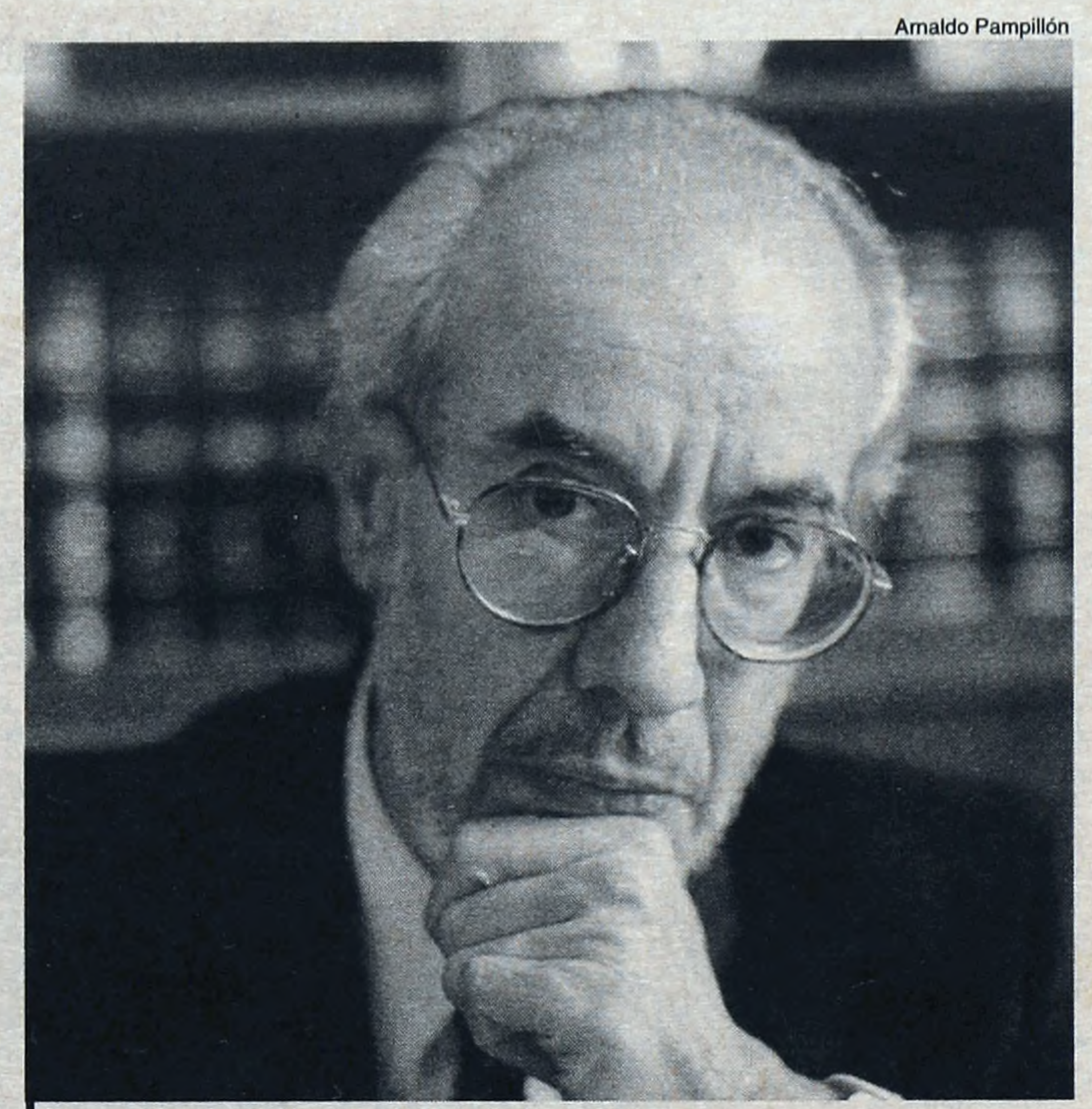
Los precios son por la lámina al 100 por ciento de su valor sin descontar las amortizaciones y rentas devengadas.
Fuente: Instituto Argentino de Mercado de Capitales.

NO SOLO DE TRIGO VIVE EL HOMBRE

Tercera vía para el campo

Según Liboreiro, hay que redefinir el negocio agrícola para que produzca algo más que alimentos. "La oferta supera la demanda."

Arnaldo Pampillón



Ernesto Liboreiro, del Instituto de Negociaciones Agrícolas.

POR ALDO GARZON

La concurrencia está matando el negocio agropecuario. Cada vez son más los productores, mayores las tecnologías empleadas para mejorar los rendimientos y menores los precios como consecuencia de la sobreoferta. Hay todavía 550 millones de personas en el mundo que viven con menos de 2200 kilocalorías diarias, que es la frontera entre la nutrición mínima y el hambre, pero no parece que la causa de esto sea una escasa oferta alimentaria.

Ernesto Liboreiro, economista del Instituto de Negociaciones Agrícolas Internacionales, recuerda que los últimos informes de la FAO están desmintiendo las previsiones iniciales de los neomalthusianos, que estimaban que para el 2030 la población mundial se iba a duplicar, llegando a 10 mil millones de habitantes, y que para esa época habría un claro déficit de alimentos, a pesar de los recursos de la biotecnología.

"Hoy se calcula que la población se incrementa en unos 75 millones de habitantes por año y no en 90 como se estimaba hace algunos meses, pero la oferta de alimentos sigue firme", dice Liboreiro. La baja de precios favorece a los consumidores pero, a la vez, estos últimos disponen de más opciones, fuera de los alimentos, en su consumo normal. Esto ha permitido que, del total de sus gastos, y como tendencia mundial, una persona destine un porcentaje cada vez menor a alimentos, lo que no significa que se alimente peor.

Todos estos factores –incremento del número de productores, sobreoferta de alimentos, precios bajos y menor consumo en relación al total de gastos– comprometerían el futuro del negocio agrícola. Como dato relevante, Liboreiro destaca que la producción primaria del campo en la Argentina representa apenas el 5 por ciento del PBI y que si se le agrega la industria de alimentos esa cifra se eleva a lo sumo al 12.

Población: "Hoy se calcula que la población aumenta en 75 millones por año y no en 90 como se estimaba, pero la oferta de alimentos sigue firme", señaló el experto.

El Australian Bureau of Agricultural and Resources Economics (ABARE) señala en un reciente estudio que incluso si entre el 2005 y el 2010 los subsidios agrícolas que se aplican en todo el mundo se redujeran un 50 por ciento, el aumento en el PBI de la Argentina como resultado de ese nuevo escenario sería sólo del 1 por mil, es decir, unos 310 millones de dólares. Liboreiro extiende ese monto a 800 millones (por una mayor productividad), pero igual sigue siendo muy poco.

Habría, sí, un aumento de las exportaciones, que en el caso del trigo, las oleaginosas, lácteos y carnes de rumiantes, sería del 13, 14, 32 y 70 por ciento, pero en volumen, mientras que la mejora por vía de precios estaría reservada a los granos forrajeros y los aceites vegetales y grasas, con el 7 por ciento en ambos casos.

Pensando más en el largo plazo (el corto es la presión impositiva, la ruina de los pequeños productores y el paro rural), Liboreiro apunta a la necesidad de "redefinir el negocio agropecuario, extendiéndolo más allá de la producción de alimentos". Por ejemplo, ya no sería sólo el maíz, sino también la lapicera hecha con almidón de maíz. El campo se transformaría en un productor de combustibles alternativos, reemplazos de fármacos, cosméticos, polímeros. Y esto, sin olvidar el agroturismo como otra fuente de ingresos.

El problema reside –por lo menos, en la Argentina– en capacitar para las nuevas tareas, ofrecer una red de protección en casos donde es necesario reconvertir la producción y en darles a las asociaciones de pequeños productores entidad jurídica para acceder al crédito, ya que, para Liboreiro, la escala es un factor importante y la concentración, de un modo u otro, inevitable. Pero antes, dice, "tiene que haber un cambio mental que nos permita ver al campo como algo más que un productor de alimentos". C



■ Más de lo mismo. Así definió la **Federación Agraria** las últimas medidas de Economía, por más que incluyan una reducción al impuesto sobre los intereses. "No responden al pequeño y mediano productor y favorecen nuevamente la concentración económica y la exclusión social", señaló la entidad.

■ Irán encabeza por ahora los compromisos de compra de **trigo** argentino para la campaña 2000/2001, con 1,2 millones de toneladas. El mayor comprador de este cereal a la Argentina durante la última cosecha fue Brasil, con poco más de 7 millones de toneladas.

E-CASH de lectores

TRENES

Aún sin considerar siquiera las infinitas irregularidades de la "renegociación" de los contratos de concesión ferroviaria, si sólo se tomara en cuenta el desprecio absoluto con el que la empresa TBA "premia" cotidianamente a sus pasajeros, ese solo hecho debería merecer, no ya terminar con esas "tratativas", sino resolver la caducidad inmediata de la concesión. Les propongo que se presenten en la estación Once de la línea Sarmiento y observen todos los detalles. Luego asciendan a cualquier tren, vean su estado y bajen en las estaciones Caballito, Flores, Liniers, Morón y las que siguen. Mugre, deterioro, cero de mantenimiento, cero de información imprescindible, maltrato del escaso personal militarizado que deambula por las estaciones. Tal vez tengan la mala fortuna de presenciar alguno de los "accidentes" que ocurren casi a diario y que normalmente le cuestan la vida a una o más personas, y sufrir el retraso y la cancelación de los servicios. Basta de financiar la ganancia empresaria con el subsidio estatal y la expoliación de los usuarios.

César Romero
cesarome@yahoo.com

TEXTILES

Como empresa dedicada al rubro de importación de máquinas para coser industriales, le agradecemos el artículo publicado en el suplemento **Cash** del 22/10 ("Sin tela para cortar"). En el mismo aparece un cuadro comparativo de la fabricación de productos textiles y se cita como fuente Fadit. Desearíamos saber si hay más estadísticas referidas al sector y dónde pueden ser consultadas las mismas.

Dr. Martín J. Vicondoa
Vicepresidente Kanpai SA
kanpai@infovia.com.ar

Nota del editor: El teléfono de Fadit es 4394-3700

Para opinar, enviar por carta a Belgrano 673, Capital, por fax al 4334-2330 o por e-mail a economía@pagina12.com.ar, no más de 25 líneas (1750 caracteres) para su publicación.

BUENA MONEDA POR ALFREDO ZAIAT

¿Otro golpe de mercado?

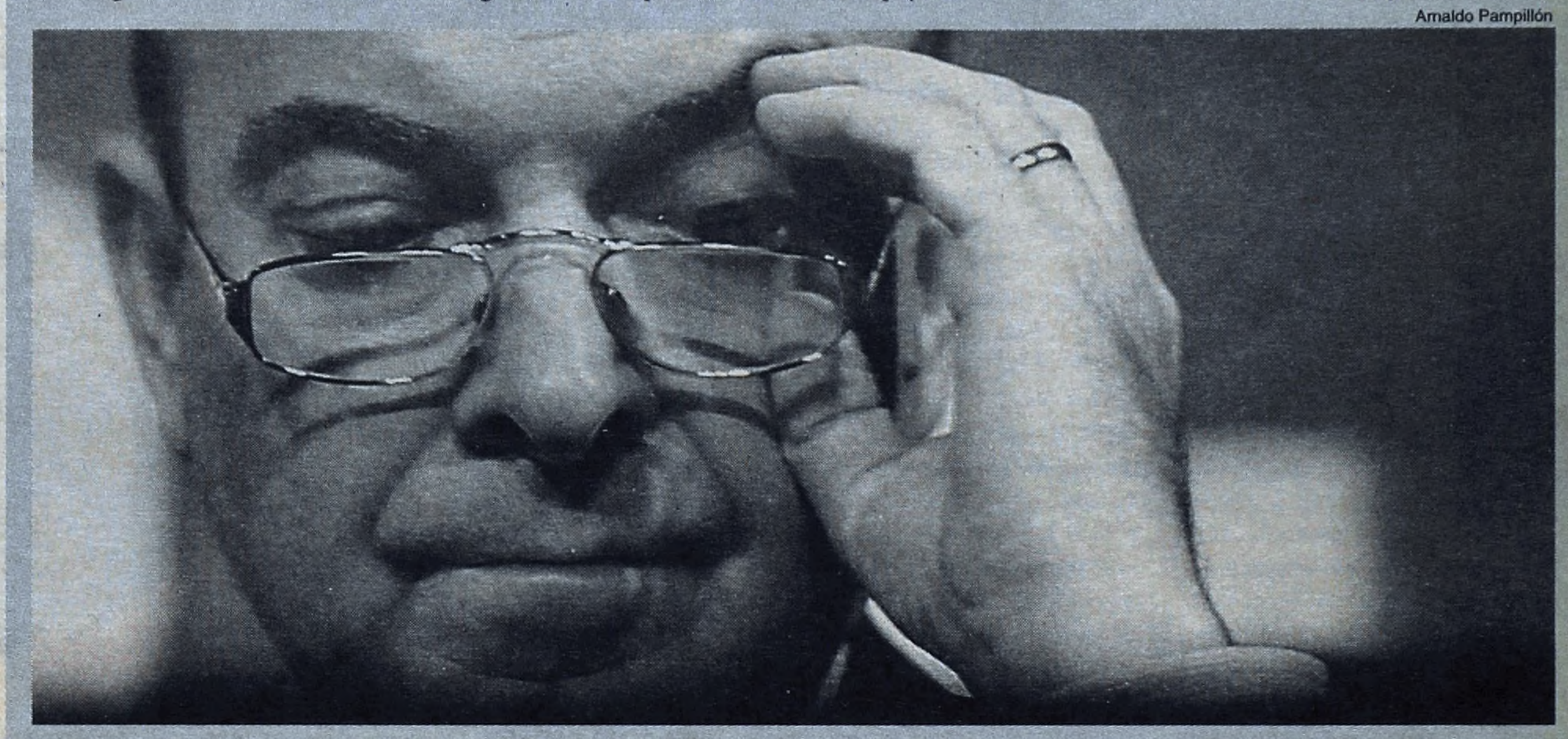
Es impresentable ante los seguidores de la Alianza que queda. Hasta hace pocos días dirigentes del Frepaso y de la UCR lo señalaban como uno de los principales responsables del modelo de exclusión social que dejó diez años de menemismo. Su discurso bochornoso en la noche que se resistía a aceptar que había perdido las elecciones en la Ciudad de Buenos Aires lo había mandado a cuarteles de invierno. Con apenas esos botones, que por cierto no son todos, vale suponer que algo no debe estar andando muy bien si el Gobierno necesita abrazarse al chaleco de Domingo Cavallo. Si cuando se cambió el gabinete y se lanzó el paquete proinversión la idea era mostrar un equipo económico fortalecido, resucitar a Cavallo como garante ante el mercado va en dirección opuesta. Más bien es poner en evidencia la debilidad y la falta de confianza que enfrenta José Luis Machinea. ¡Qué destino el de Machinea! Asumió el Ministerio de Economía con esa íntima voluntad de revancha por la crisis padecida en 1989, que tumbó al equipo que integraba junto a Juan Vital Sourrouille. Golpe de mercado que lo tuvo a Cavallo como uno de sus impulsores. Ahora, luego de hacer una y otra vez el auto de fe de conversión a la ortodoxia fiscalista, se enfrenta a otro golpe de mercado. Las vueltas de la vida lo llevaron a buscar cobijo en ese mismo hombre que en su momento allanó el camino para su paso al ostracismo. Y que muchos lo ven como su reemplazante al frente del Palacio de Hacienda.

Cavallo ha pasado a ocupar el lugar que tenía Alvaro Alsogaray en décadas pasadas como representante de intereses de los grupos de poder económico. En las actuales circunstancias, vale recordar la participación del capitán ingeniero en los primeros meses del gobierno de Carlos Menem, cuando la segunda hiperinflación había sumergido a la economía en un caos. Alsogaray llegó a pronunciar un discurso por Cadena Nacional apoyando a una administración que parecía sin rumbo. Ahora es el turno de Cavallo. Y como enseña esa historia reciente, no hay retorno cuando se cruzan fronteras dando la espalda a lo que fue un Programa de Gobierno presentado antes de las elecciones presidenciales.

Atrapado por la (i)lógica económica que va marcando el mercado, Machinea ha quedado con escasas herramientas para ganarse la confianza de los operadores. En un contexto internacional que no ayuda para nada, con depreciación del euro y del real, el barril del petróleo por encima de los 30 dólares y el miedo a una fuerte desaceleración del crecimiento de los países desarrollados, Argentina ha quedado en el ojo de la tormenta. Los muchachos de Machinea tampoco hicieron mucho para no mojarse en la tempestad. No sólo fue inoportuno, debido a las turbulencias financieras internacionales, sino irresponsable haber colocado deuda convalidando tasas de interés de hasta el 14 por ciento anual la semana pasada. El abc del negocio del crédito dice que si un deudor tiene que refinanciar sus vencimientos a tasas crecientes, indudablemente aumentará aceleradamente su riesgo de insolvencia. Por ese motivo, después de emitir bonos a tasas altísimas, Economía padeció la previsible ola de rumores sobre la inminencia de la cesación de pagos, que Machinea busca frenar negociando en secreto un rescate financiero por 15 mil millones de dólares con bancos, el FMI y el Tesoro de Estados Unidos.

No es fácil ir en contra de los mercados. Más bien es un desafío temerario y con resultado incierto. Pero eso no significa que para un equipo económico lo único que le queda es hacer seguidismo de ignorantes economistas de la realidad argentina, radicados en Nueva York, que trabajan en bancos de inversión. Y menos que deba resignarse a un posibilismo que tarde o temprano terminará por llevarlo al fracaso. Frustración que reconocerá falta de audacia, que quedará en evidencia con la arremetida final de un golpe de mercado.

Arnaldo Pampillón



EL BAUL DE MANUEL
POR M. FERNANDEZ LOPEZ

Compensaciones

La noticia llega del Perú: fue reincorporado al gobierno un funcionario acusado de pagar sobornos a legisladores para que el Ejecutivo lograse mayorías en el Parlamento. Esos sobornos, aquí conocidos como "coimas", pero que llamaremos "compensaciones", dan pie a que se hable de ellos porque no consisten en invitar a tomar un café, u obsequiar un libro o un ramo de rosas, sino en gruesas pilas de rectángulos de papel, perfumadas con el excitante olor de la plata aún no usada. La transacción implica una pérdida para el que entrega la suma y una ganancia para el que la recibe, pero el hecho de que la operación se concrete supone que el que paga no se siente demasiado perjudicado, y el que recibe siente que su vida cambia. Un economista diría que el primero tiene una baja utilidad marginal del dinero, porque lo posee en gran cantidad, mientras el segundo sólo posee su sueldo de legislador, tal vez la primera plata que ve en muchos años de militar en el llano, y acaso tiene detrás suyo una numerosa familia que sostener; para este último, la misma suma de dinero tiene una utilidad marginal enorme. Este escenario ha sido tratado en el análisis económico, a partir del estudio de Nicolás Kaldor, "Nota sobre aranceles y términos del intercambio", publicado en 1940. Dados dos grupos de participantes en un mercado, un cambio en las reglas del juego puede permitirles a unos ganar a expensas de los otros. Por ejemplo, en el mercado laboral, la demanda de trabajo se convierte en monopsonio (un único demandante), en tanto se obliga a los oferentes (los trabajadores) a aceptar las condiciones que fije la demanda. Es natural esperar que la demanda explotará al máximo a la oferta, exigiéndole producir más en igual tiempo, alargando la jornada laboral u obligándola a aceptar recortes salariales. El resultado es medible: la mayor tasa de ganancia, multiplicada por el volumen de producción vendida. Es una redistribución del ingreso, de los trabajadores a los empleadores. El empresariado, como clase, no tendría problema en dar una compensación a aquellos legisladores que hicieran posible tal redistribución. La comparación, en verdad, debiera hacerse entre la mayor ganancia de las empresas y la mayor pérdida de los trabajadores, pero aquí el legislador tiene el monopolio de decidir. Esto explica por qué nunca el legislador aceptó en los hechos el mecanismo de consulta popular.

"Ma perché?"

Un empresario americano, tras largos y durísimos años de trabajo, privaciones y acumulación, lograba tomarse unas vacaciones de verano en una ciudad de Italia. Desde un café de la plaza principal observaba días tras día a un lugareño dormitando bajo el sol, sin que aparentemente le reclamase ninguna actividad. Tan desembozado hedonismo se le hizo insoportable, y un día lo encaró, increpándole su indolencia, y el no hacer algo útil para él mismo y para los demás. Hasta le aconsejó que tomase un trabajo. "Ma perché?", interrogó el paisano. "Para que puedas reunir algunos ahorros", le aclaró el empresario. "Ma perché?", seguía intrigado el italiano. "Para que al cabo de un tiempo puedas comprar unas máquinas y pagar a otros que trabajen para ti." "Ma perché?", seguía terco el tipo. "Pues así tendrás tiempo libre y dinero abundante." "Ma perché?", interrogó. "Para que puedas venir a una ciudad como ésta, descansar y tomar sol." "¿Me toma el pelo?", repuso. "¡Yo vivo aquí todo el año, y no necesito esperar tanto tiempo y pasar privaciones para tomar todo el sol que se me dé la gana!" De manera parecida a esta breve historia, el modelo vigente desde una decena de años atrás ha empeorado la calidad de vida de la mayoría del pueblo, con la promesa de que, cuando la copa del crecimiento de ingresos esté llena, pero bien requetellena para los que ganan con el modelo, la misma derramará algunas gotas entre los que pierden. En ese momento venturoso, los chicos pobres irán al colegio, para capacitarse y no sólo para comer algo en el día, los jóvenes saldrán de la secundaria para entrar a la universidad, con la esperanza de hallar inserción laboral en el propio país, sin tener que emigrar, la tasa de desempleo será de un dígito porque las nuevas industrias ocuparán al incremento de la población activa, la pobreza y la delincuencia habrán disminuido, se formará una clase media con expectativas de ascenso, los salarios alcanzarán para vivir. Pero todas esas condiciones ya estaban presentes cuando se comenzó a aplicar este modelo. El deterioro de la calidad de vida y de la estructura social fueron, según sus epígonos, consecuencias no queridas de la aplicación del modelo. Cabe preguntarse: ¿para qué se implantó el modelo? ¿Para que la copa derramase en un momento del futuro mediato? ¿O para llenar bien la copa de la que beben unos pocos en el presente y en el futuro próximo? ¿Ma perché?